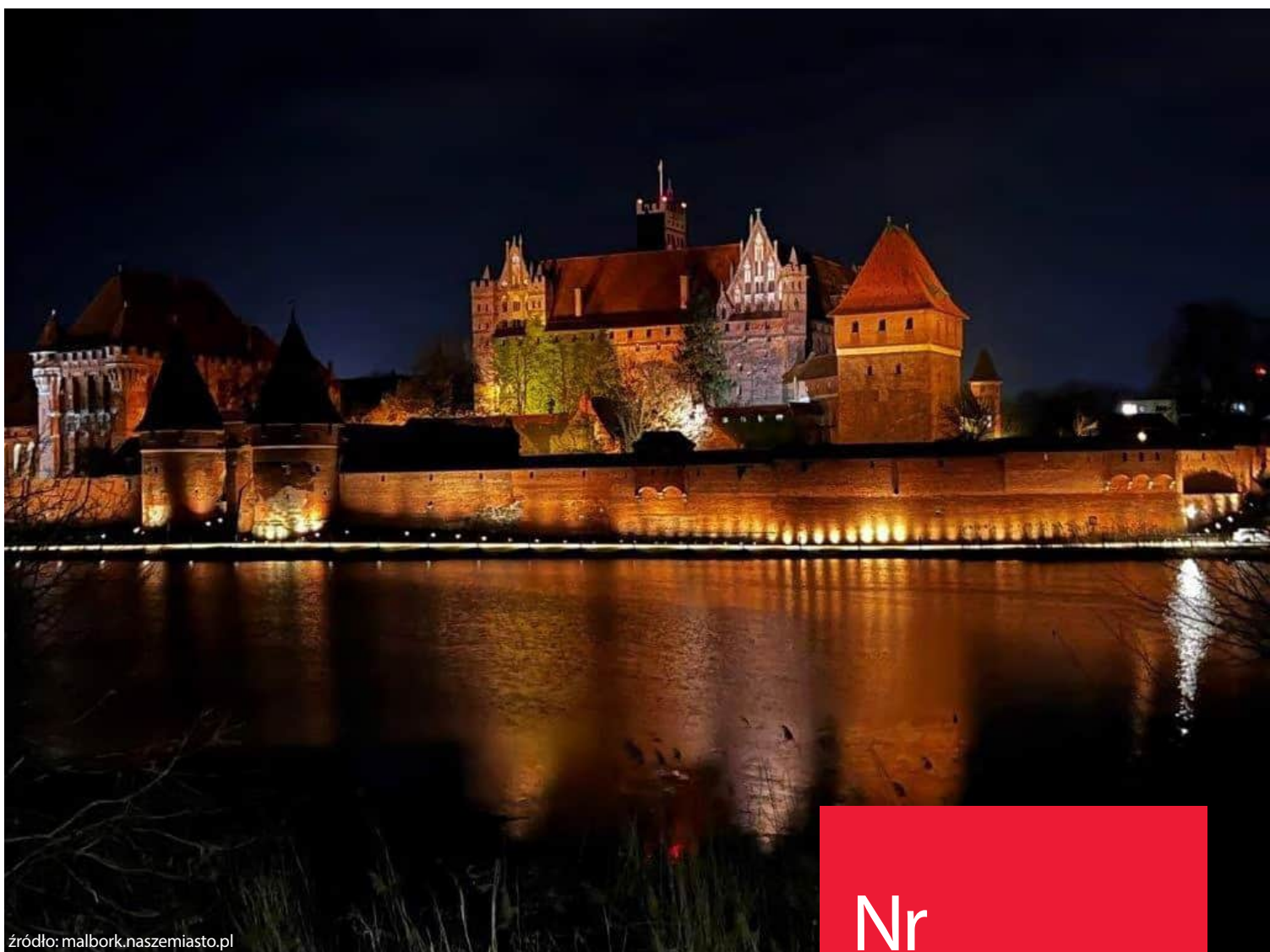

NEWSLETTER

Informacje dla pracowników STRABAG w Polsce



źródło: malbork.naszemiasto.pl

Nr
1/2022

STRABAG
TEAMS WORK.





Czekaliście odrobinę dłużej, ale mamy nadzieję, że nowa szata graficzna to zrekompensuje! Jak zawsze zapraszamy do lektury naszego kwartalnika.

Odajemy w Wasze ręce pierwszy w tym roku numer naszego kwartalnika. Czekaliście odrobinę dłużej, ale mamy nadzieję, że nowa szata graficzna to zrekompensuje i jak zawsze zapraszamy do lektury.

To, jaki kształt ma ten newsletter i co znajdziecie wewnątrz kolejnych numerów zależy w dużym stopniu od Was. Dlatego zapraszamy Was do aktywnego współtworzenia tego magazynu, w którym staramy się prezentować tematy, które mamy nadzieję stanowią ciekawą lekturę.

Piszemy o drogach, kubaturze, kolei czy hydrotechnice. Zależy nam na tym, żeby tworzyć różnorodne treści i przybliżyć to, co dzieje się na naszych budowach, tych dużych, ale też tych mniejszych – ale to Wy wiecie najlepiej, „co w trawie piszczy”, dlatego dawajcie nam znać, podsuwajcie propozycje kontraktów, o których warto napisać.

Chcemy się lepiej poznawać – przybliżyć Wam sylwetki ludzi STRABAG, nie tylko od strony zawodowej, ale również prywatnej. Nasze Koleżanki i Koledzy potrafili już nie raz zaskoczyć swoimi zainteresowaniami, a przy tym, w trakcie rozmów dali się poznać jako bardzo sympatyczni ludzie. Pomóżcie nam w odkrywaniu kolejnych takich historii – zgłoście się do nas lub odpowiedzcie z kim z Waszych znajomych powinniśmy porozmawiać.

Jesteśmy też ciekawi Waszych opinii i sugestii odnośnie tego co można zmienić, jakich treści Wam brakuje w magazynie. Piszcie na e-mail: komunikacja@strabag.com



ZESPÓŁ REDAKCYJNY

Urszula Komorowska,
Łukasz Mielnik,
Maciej Tomaszewski

W tym numerze:

str. 2 Nowe kontrakty: Droga ekspresowa S19 Międzyrzec Podlaski, Trasa Górna w Łodzi – etap III, Budynki mieszkalne Via Flora w Gdańsku, Nasypy – Muzeum Wojska Polskiego w Ossowie, Węglin Park w Lublinie, Apartamenty Ciechocinek

str. 5 STRABAG w kontekście ataku Federacji Rosyjskiej na Ukrainę

str. 6 STRABAG wspiera Ukrainę

str.7 Ciekawostki z kontraktów: Hegelmann Żarska Wieś, Tunel pieszo-rowerowy w Białymstoku, Bulwary w Malborku

str. 14 Baza wiedzy: Nawierzchnie z betonu cementowego na obiektach inżynierskich, STRATAK-owi rośnie konkurencja

str. 17 Ludzie STRABAG: Katarzyna Fedusio, Daniel Wanders, Katarzyna Biernacka

str. 21 Młode pokolenie inżynierów wspiera STRABAG

str. 22 Wsparcie psychologiczne dla pracowników Grupy STRABAG

str. 23 Multisport STRABAG

PODPISALIŚMY NOWE KONTRAKTY

W I KWARTALE 2022 ROKU STRABAG PODPISAŁ
ŁĄCZNIE:

48 projektów
744,8 mln PLN netto

Wśród podpisanych umów jest 8 dużych kontraktów – każdy o wartości powyżej 20 mln PLN. Kontrakty w podziale na poszczególne piony budownictwa:

BUDOWNICTWO INFRASTRUKTURALNE:

43 kontrakty
628,6 mln PLN netto

BUDOWNICTWO OGÓLNE:

5 kontraktów
116,2 mln PLN netto

● DROGA EKSPRESOWA S19 MIĘDZYRZEC PODLASKI

wartość kontraktu: 318 324 tys. PLN netto
zamawiający: GDDKiA
podpisanie umowy: 23.02.2022
dyrekcja realizująca: PE/QQ

Fragment drogi ekspresowej S19 z dwoma jezdniami po dwa pasy ruchu każda, od granicy woj. mazowieckiego i lubelskiego do końca obwodnicy Międzyrzecza Podlaskiego realizowany jest w formule projektuj i buduj. Powstaną dwa odcinki projektowe: ok. 7,5 km drogi ekspresowej poprowadzonej nowym śladem oraz ok. 6,2 km prawej jezdni obwodnicy Międzyrzecza Podlaskiego, w ramach II etapu budowy obwodnicy. Na rozbudowywanym o nową jezdnię odcinku obwodnicy Międzyrzecza Podlaskiego powstanie wiadukt nad torami kolejowymi, a także skorygowana zostanie łącznica węzła. W ramach kontraktu przebudowane zostaną też 2 węzły drogowe, powstaną 6 obiektów inżynierskich, w tym przejście dla zwierząt dużych, oraz 44 przepusty ekologiczne. Podróżni będą mogli korzystać z dwóch Miejsc Obsługi Podróżnych

● WĘGLIN PARK W LUBLINIE

wartość kontraktu: 35 300 tys. PLN netto
zamawiający: Węglin Retail Park Sp. z o.o.
podpisanie umowy: 10.01.2022
dyrekcja realizująca: PP/II

Umowa podpisana została z Węglin Retail Park. Przy ul. Jana Pawła II i ul. Gęsiej w Lublinie, na terenie o powierzchni ok. 28 tys. m², powstaje nowy dwukondygnacyjny obiekt handlowo-usługowy.

Będzie to zespół budynków o powierzchni użytkowej blisko 11 tys. m², w którym funkcjonować będzie kilkanaście sklepów i punktów usługowych, supermarket, siłownia oraz restauracja.

Przy budynku wybudowany będzie również parking na ponad 250 samochodów.

Prace rozpoczęły się w styczniu 2022, a zakończenie budowy planowane jest na czwarty kwartał tego roku.

● APARTAMENTY CIECHOCINEK

wartość kontraktu: 21 585 tys. PLN netto
zamawiający: Apartamenty przy Tężni Sp. z o.o.
podpisanie umowy: 05.01.2022
dyrekcja realizująca: PP/DD

Nieopodal tężni i Parku Zdrojowego, przy ul. Kolejowej, powstaje wielorodzinny budynek mieszkalny. Kontrakt realizowany jest dla Apartamenty przy Tężni Sp. z o.o. Czterokondygnacyjny obiekt, o kubaturze 17,8 tys. m³ i powierzchni całkowitej blisko 6 tys. m², będzie składał się ze 119 apartamentów o powierzchni od 25 do 30 m². W budynku będzie również hala garażowa.

Zakres prowadzonych robót obejmuje ponadto wykonanie infrastruktury technicznej, sieci wodno-kanalizacyjnej i sieci teletechnicznych. Powstaną drogi wewnętrzne oraz zewnętrzny parking, a także elementy małej architektury. Zagospodarowane będą również tereny zielone. Zakończenie budowy zaplanowane jest na styczeń 2023 roku.



● TRASA GÓRNA W ŁODZI – ETAP III

wartość kontraktu: 91 464 tys. PLN netto
zamawiający: Zarząd Inwestycji Miejskich
podpisanie umowy: 12.01.2022
dyrekcja realizująca: PC/FF

Prace ziemne rozpoczęły się w styczniu, zaledwie dwa tygodnie po podpisaniu umowy. W ramach budowy etapu III realizowanego przez STRABAG powstanie 5-kilometrowy odcinek trasy od ul. Rzgowskiej do rogatek Łodzi. Nowa droga będzie mieć po jednym pasie ruchu w każdym kierunku, o obciążeniu podobnym do standardów autostrad i dróg ekspresowych. W rejonie skrzyżowań z ulicami Nowe Górki, Bronisin, Brójecka i św. Kalinowskiego powstaną ronda. Zaplanowano również wybudowanie sześciu tras dojazdowych do Trasy Górnej oraz wybudowanie bezpiecznej, wydzielonej trasy rowerowej. W ramach inwestycji posadzonych zostanie 300 drzew i ponad 22 tys. krzewów.



● NASYPY – MUZEUM WOJSKA POLSKIEGO W OSSOWIE

wartość kontraktu: 40 047 tys. PLN netto
zamawiający: AMW SINEVIA Sp. z o.o.
podpisanie umowy: 25.02.2022
dyrekcja realizująca: PC/GG

Okres realizacji kontraktu to 11 miesięcy. Projektowana inwestycja będzie polegała na wykonaniu nasypu o objętości blisko 2,8 tys. m³ i wymiarach: dł. 540 metrów, wys. do 18 metrów i szer. od 22 do 75 metrów. Powstanie budowla ziemna z gruntów naturalnych umiejscowiona między dwoma masztami (zachodnim i wschodnim). W centralnej części nasypu będzie znajdował się budynek Muzeum Wojska Polskiego, a od strony południowej budynku, na skarpie nasypu, projektowane są trybuny wykonane z gabionów. U podnóża nasypu, jak i na jego szczycie, wybudowane zostaną drogi o nawierzchni z kruszywa łamanego (15,1 tys. m³). Konstrukcję nasypu tworzą dwie części: dolna, stanowiąca podbudowę, oraz górna, w postaci wału stanowiącego docelowy kształt nasypu.

Odwodnienie powierzchni nasypu realizowane będzie poprzez system drenaży. Całość nasypu zostanie zwieńczona prefabrykowanymi murkami na odcinku 1,2 km wraz z oświetleniem na długości 3,7 km.



● BUDYNKI MIESZKALNE VIA FLORA W GDAŃSKU

wartość kontraktu: 48 712 tys. PLN netto
zamawiający: Develia SA
podpisanie umowy: 18.02.2022
dyrekcja realizująca: PP/DD

Umowa obejmuje realizację zespołu czterech wielorodzinnych budynków mieszkalnych na gdańskim Chełmie, których powierzchnia całkowita to 16,3 tys. m². Do września 2023 roku powstanie w sumie 156 mieszkań o łącznej powierzchni 8,8 tys. m². Same budynki, o pięciu kondygnacjach naziemnych, charakteryzować się będą prostą modernistyczną architekturą.

Na poziomie -1 znajdować się będą garaże. Na terenie osiedla, obok parkingów podziemnych, zaplanowane są też naziemne miejsca parkingowe i stanowiska dla rowerów. Zakres robót obejmuje również niezbędną infrastrukturę techniczną. Stosowane będą proekologiczne i energooszczędne rozwiązania. W ramach zagospodarowania terenu przestrzeń wspólna pomiędzy budynkami urozmaicona zostaną przez alejki spacerowe, atrakcyjne place zabaw, plenerową siłownię i zróżnicowane elementy małej architektury. Na terenie osiedla powstaną także ogrody deszczowe – specjalne tereny obsadzone ozdobną roślinnością.

STRABAG w kontekście ataku Federacji Rosyjskiej na Ukrainę

Po zaatakowaniu Ukrainy przez Federację Rosyjską w dniu 24 lutego, w przestrzeni medialnej pojawiły się informacje dotyczące rosyjskich oligarchów i firm, z którymi są powiązani, a także firm prowadzących swoje aktywności na terenie Federacji Rosyjskiej. Na przełomie lutego i marca w medialnych przekazach oraz w mediach społecznościowych STRABAG pojawiał się między innymi wśród firm z rosyjskim kapitałem, byliśmy też bohaterem publikacji i „śledztw” dziennikarskich. Materiały te często opierały się na niezweryfikowanych informacjach i powielały treści pasujące w danym momencie do założonej tezy. Niestety często stanowiły one źródło wiedzy dla osób, które poprzez swoje aktywności w mediach społecznościowych, jak np. Facebook czy Twitter kreowały negatywny wizerunek naszej firmy, jako wspierającej kremlowski reżim. Niestety część z osób zabierających głos w mediach społecznościowych pozostaje często „głuchymi” na fakty, które w trzech najważniejszych punktach prezentujemy poniżej:

1. W dniu 5.05.2022 roku odbyło się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie akcjonariuszy STRABAG SE, w wyniku którego z Rady Nadzorczej odwołany został Thomas Bull – delegowany przez akcjonariusza Rasperia, w której Oleg Deripaska posiada pośrednio 49% udziałów i którą kontroluje. Drugi z nominowanych przez Rasperię członek Rady, Hermann Melnikov, sam zrezygnował z mandatu w dniu 13.04.2022 r.
2. W dniu 8.04.2022 r. Unia Europejska, w ślad za Kanadą i Wielką Brytanią, nałożyła sankcje na Olega Deripaskę. W wyniku zamrożenia aktywów zablokowano wykonywanie wszystkich praw związanych z akcjami STRABAG SE należącymi do Rasperii.
3. W dniu 15.03.2022 r. Zarząd STRABAG SE podjął decyzję o zakończeniu działalności na rynku rosyjskim, którego udział w produkcji Koncernu wynosił 0,3%.

Warto podkreślić, że od początku wojny w Ukrainie Zarząd STRABAG SE podejmował wszelkie dopuszczalne prawem działania mające na celu wykup akcji Rasperii, jednak dopiero po objęciu europejskimi sankcjami rosyjskich oligarchów, w tym Olega Deripaski, możliwe było szybkie i sprawne wykluczenie Derpiaski jako beneficjenta – co zostało niezwłocznie zrealizowane.

Po wprowadzeniu europejskich sankcji na rosyjskich oligarchów oraz w wyniku podjętych przez Zarząd STRABAG SE decyzji, działalność firmy, w tym na rynku polskim, nie jest w żaden sposób zagrożona.

Jesteśmy, tak jak do tej pory, pełnoprawnym graczem na rynku i bierzemy udział w postępowaniach przetargowych, co zaznaczył również w dniu 26.04.2022 r. minister spraw wewnętrznych i administracji, Mariusz

Kamiński, podczas konferencji dotyczącej wprowadzenia tzw. „listy sankcyjnej”, na której STRABAG nie figuruje.

STRABAG wspiera Ukrainę

STRABAG zdecydowanie sprzeciwia się temu co robi Rosja, co w swoich wypowiedziach podkreślają zarówno członkowie Rady Nadzorczej STRABAG SE, jak i Zarządu. Wykorzystujemy nasze zasoby oraz możliwości do pomocy, w którą angażują się pracownicy. Szczegóły naszych działań pomocowych prezentujemy w oddzielnym, specjalnie przygotowanym newsletterze.

Nasze działania zostały docenione między innymi przez Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej przyznaniem STRABAG w Polsce statuetki Wektora Serca. STRABAG, jako jedyna firma z branży budowlanej, znalazł się w gronie 19 laureatów odbierających statuetki. Doceniono zarówno nasz wkład finansowy, jak i przede wszystkim naszą szybką reakcję, przekazanie własnych obiektów i ogromne zaangażowanie Pracowników STRABAG w Polsce. Z rąk Ambasadora Ukrainy w Polsce, Andrija Deszczycy, „Wektor Serca” odebrał Wojciech Trojanowski, członek zarządu STRABAG. Wektor ten dedykowany jest wszystkim pracownikom STRABAG, którzy w całej Polsce włączyli się w akcje pomagania obywatelom Ukrainy.



STRABAG wspiera Ukrainę

Solidarność

Partnerstwo

Zapraszamy do lektury - zeskanuj kod QR:



KLIKNIJ
- otwórz newsletter STRABAG
w Polsce dla UKRAINY

NEWSLETTER - Wydanie specjalne

STRABAG w Polsce dla UKRAINY

Podsumowanie działań pomocowych w Grupie STRABAG
w Polsce prowadzonych pod hasłem: Solidarność i Partnerstwo.



Działania pomocowe realizowane przez STRABAG oraz przez nasze Koleżanki i Kolegów, zarówno w trakcie godzin pracy jak i w formie wolontariatu prezentujemy w osobnym newsletterze poświęconym w całości tej tematyce.

Do tej pory ukazał się jeden numer specjalny ale ponieważ nasza pomoc realizowana jest długofalowo to już niebawem planujemy wydanie kolejnego numeru. Zachęcamy do zapoznania się z materiałami, które dla Was zebraliśmy.

Zachęcamy Was do podzielenia się z nami informacjami o tym jakie działania pomocowe realizujecie.

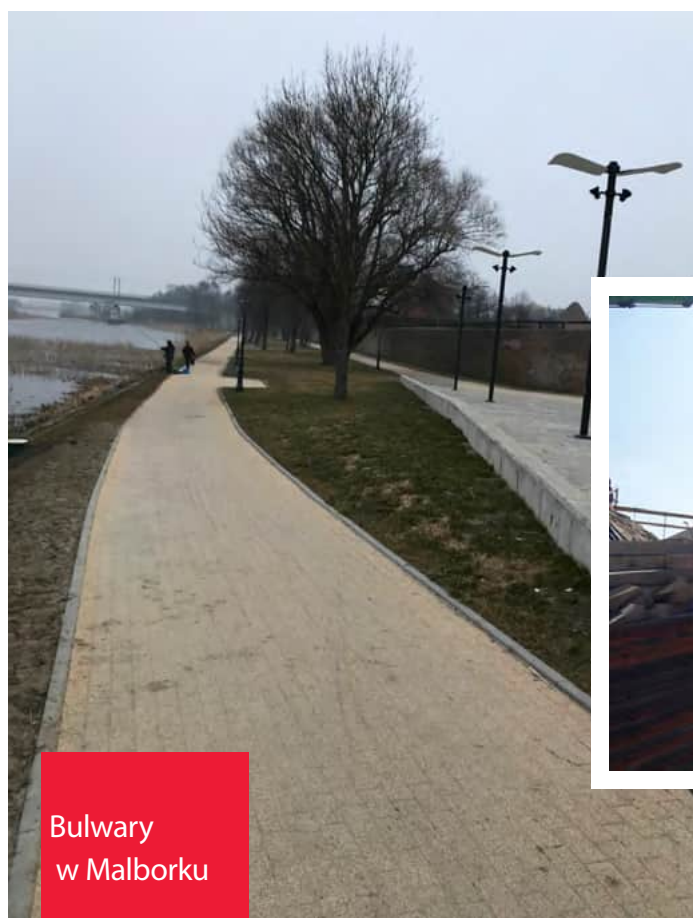
Przesyłajcie do nas informacje (opis i zdjęcia), a my postaramy się jak najlepiej opisać te historie w kolejnym wydaniu.

Piszcie na e-mail:
komunikacja@strabag.com

NA NASZYCH BUDOWACH



Hegelmann Żarska Wieś



Bulwary
w Malborku



Tunel pieszo-rowerowy w Białymstoku

HEGELMANN ŻARSKA WIEŚ



W Żarskiej Wsi na Dolnym Śląsku powstaje unikalny w skali kraju projekt dedykowany branży transportowej. Kontrakt o wartości 101,7 mln PLN netto realizowany jest dla międzynarodowego inwestora – firmy Hegelmann, która właśnie to miejsce wybrała na lokalizację swojego nowego centrum operacyjnego. Na powierzchni 11,6 ha zapewniona będzie kompleksowa obsługa kierowców oraz floty pojazdów ciężarowych różnych przewoźników.

Centrum operacyjne tworzą:

- trzykondygnacyjny budynek, w którym mieścić się będzie przestrzeń dla zespołu Hegelmann Poland oraz dodatkowe miejsce dla partnerów biznesowych firmy, a także innych przewoźników – w sumie około 60 dodatkowych biur dla podmiotów zewnętrznych;
- budynek szkoleniowo-noclegowy z ponad 750 miejscami noclegowymi, salami wykładowymi, restauracją i miejscami do rekreacji;
- budynek zaplecza samochodów ciężarowych o powierzchni blisko 7 tys. m², w którym znajdzie się warsztat, stacja diagnostyczna, lakiernia i myjnia, a także magazyn i zaplecze części zamiennych.
- Na terenie kompleksu powstają też parkingi, które pomieszczą jednocześnie 220 samochodów ciężarowych i 450 aut osobowych.

Zespół realizujący projekt mierzył się na tym kontrakcie z wyzwaniami konstrukcyjnymi, które były podyktowane zarówno zmieniającą się sytuacją na rynku surowców budowlanych, a także wynikającymi ze specyfiki samych obiektów, jak np. budynku warsztatu. Bryła budynku biurowego zawiera się w kształcie prostopadłościanu, przykrytego dachem płaskim o spadku 2%. Jej jednolity charakter, uzyskany za pomocą układu okien i elewacji, został przełamany w strefie wejściowej za pomocą wycofanej szklanej fasady biegnącej przez dwie kondygnacje oraz w obrębie klatki schodowej, biegnącej przez całą wysokość budynku. Budynek zaprojektowano w oparciu o umiejscowioną centralnie klatkę schodową oraz szyb windy, które wspólnie stanowią komunikację pionową. W części centralnej znajdują się również węzły sanitarne, pomieszczenia socjalne i techniczne.

W związku z trudną sytuacją na rynku prefabrykatów żelbetonowych, zwłaszcza konstrukcji sprężonych, a także radykalnego wzrostu cen i ograniczonej ilości wytwórni elementów sprężonych, konieczna była zmiana układu konstrukcyjnego. Zrezygnowano z elementów sprężonych stanowiących główny układ nośny obiektu, pozostawiając jedynie sprężone płyty stropowe. Prace konstrukcyjne trwały od września i zakończyły się jeszcze w 2021 roku. Aktualnie w obiekcie prowadzone są prace wykończeniowe i elewacyjne.

W przypadku drugiego z budynków – szkoleniowo-noclegowego – również

wymagane były zmiany w projekcie konstrukcji, które zespół inżynierów z kontraktu wprowadził reagując na zmieniające się warunki rynku prefabrykatów oraz droższego betonu i stali. Budynek zaprojektowany został jako monolityczny ze stropami typu filigran, jednak już sam stropodach ostatecznie musiał zostać wykonany w technologii monolitycznej ze względu na występujące utrudnienia, także przy produkcji filigranów. Ściany nośne ostatniej kondygnacji oraz ściany osłonowe wykonano z ceramicznych bloczków szlifowanych. Konsekwencją budowy budynku w technologii monolitycznej, szczególnie tak długiego (130 m), była konieczność postawienia dwóch żurawi wieżowych. Dodatkowo nie można było rozpocząć robót wykończeniowych do czasu uzyskania odpowiedniej wytrzymałości stropodachu, a przy braku materiałów i występujących problemach z pozyskaniem dokumentacji warsztatowych nie było możliwe wykonanie poszczególnych kondygnacji budynku w sposób kaskadowy. Finalnie, po 7 miesiącach, prace przy konstrukcji wykonane w całości przez siły własne STRABAG zostały zakończone i aktualnie trwają prace na dachu obiektu i przy elewacjach oraz roboty wykończeniowe wewnętrzne, których harmonogram został przygotowany w ścisłej współpracy z działem LEAN Construction Management & Controlling.

Sercem całego kompleksu jest budynek warsztatowy, który składa się z trzech podstawowych części: dwukondygnacyjnej



Sercem całego kompleksu jest budynek warsztatowy, który składa się z trzech podstawowych części: dwukondygnacyjnej biurowo-socjalnej, hal warsztatowych oraz jednokondygnacyjnego magazynu części i opon.



biurowo-socjalnej, hal warsztatowych oraz jednokondygnacyjnego magazynu części i opon. Bryła budynku ma kształt dwóch złączonych prostokątów o jednakowej wysokości. Spójny z pozostałymi budynkami charakter elewacji został uzyskany za pomocą układu okien i płyt elewacyjnych, dodatkowo przełamany za pomocą fasady szklanej w strefie wejściowo-narożnikowej części biurowo-socjalnej.

Dodatkowo powstaje jeszcze jeden specjalistyczny kanał, dostosowany do obsługi stacji kontroli pojazdów TIR, którego wyposażenie (podnośniki, dźwigniki, odciągi spalin, itp.) będzie umożliwiała przeprowadzenia przeglądów technicznych aut ciężarowych.

W kolejnym etapie prac wykonywane będą następne skomplikowane konstrukcje w pomieszczeniach lakierni: fundamenty pod ramy naprawcze i podposadzki

ruszty wentylacyjne dla komór lakierniczych, a pomiędzy lakiernią a stacją kontroli pojazdów powstanie kanał ociekowy i konstrukcja myjni TIR z obiegiem zamkniętym i recyklingiem wody.

Na terenach zewnętrznych trwają prace przy zagospodarowaniu terenu, którego całkowita powierzchnia to ok. 11.6 ha. Tutaj zespół kubaturowy współpracuje z kolegami z Dyrekcji PH. Powstają drogi manewrowe, parkingi, place postojowe, a także zbiornik retencyjny, pompownie i oczyszczalnia ścieków wraz z sieciami zewnętrznymi – tę część zadania wykonuje Strabag Infrastruktura Południe.

W ramach optymalizacji kosztów zespół STRABAG zaproponował obniżenie wszystkich rzędnych na terenach zewnętrznych oraz w budynkach o wartość 25 cm w stosunku do założeń pierwotnego projektu. Skutkowało to usprawnieniem oraz przyspieszeniem robót poprzez zoptymalizowanie ilości przenoszonych mas ziemnych, a także znacznym obniżeniem kubatury materiału, który należało zutylizować.

Ponadto kolejnym z elementów znacząco obniżającym koszty oraz skracającym czas prowadzonych prac na terenach zewnętrznych był fakt, iż cała powierzchnia podbudowy została wykonana na miejscu – grunt rodzimy został uszlachetniony spoiwem hydraulicznym, w tym przypadku cementem. Badaniami oraz receptą zajęli się koledzy z TPA.

Pomoc w przygotowaniu artykułu: Ewa Kruszyna, Dyrekcja PP/GG Gr.56

Najciekawszą konstrukcyjnie część stanowi hala magazynowo-warsztatowa wyposażona w dwie suwnice o udźwigu 3,2 t każda. Złożony układ nośny dachu stanowią nad halą magazynową typowe więzary kratowe, ale już nad częścią warsztatową zaprojektowano blachownice stalowe o rozpiętości 22 m.

Aktualnie trwają prace przy budowie pięciu żelbetonowych kanałów naprawczych, które ze względu na wybór przez Inwestora technologii warsztatu w trakcie budowy hali nie mogły być szczegółowo zaprojektowane i wykonane wcześniej. Ze względu na skomplikowaną konstrukcję oraz presję czasu, zdecydowaliśmy się na współpracę z kolegami z Zentrale Technik. Głównym wyzwaniem było wykonywanie prac pomiędzy gotową już konstrukcją hali oraz uzbrojenie kanałów w niezbędne instalacje, takie jak: elektryka, wentylacja, sprężone powietrze, czy orurowanie na olej i płyn chłodniczy. Wykonanie projektu przebiegało bardzo sprawnie, a otrzymane od Zentrale Technik liczne wskazówki wykonawcze wpłynęły na usprawnienie prac.



TUNEL PIESZO-ROWEROWY W BIAŁYMSTOKU



W Białymstoku zespół oddziału mostowego Dyr. PK realizuje, zlecony przez Miasto Białystok, kontrakt o wartości ponad 40 mln PLN brutto, którego zakres obejmuje zaprojektowanie oraz budowę pieszo-rowerowego przejścia podziemnego pod torami PKP wraz z rozbudową ulicy Kolejowej i Zwycięstwa w rejonie dworca PKP. Inwestycja ta wykonywana jest równolegle z modernizacją stacji kolejowej w Białymstoku

przez PKP PLK i budową tunelu łączącego budynek dworca z peronami. Przez innego wykonawcę prowadzona jest również w tym obszarze budowa Intermodalnego Węzła Komunikacyjnego z infrastrukturą techniczną – Część I Centrum Przesiadkowe.

Do tej pory, aby przejść pomiędzy ul. Kolejową i ul. Zwycięstwa a znajdują się po drugiej stronie układu torowego ul. Św. Rocha, mieszkańcy i podróżni musieli korzystać z kładki znajdującej się nad torami kolejowymi. Jest to jedna z dwóch ówczesnie występujących tam kładek (druga – pomiędzy budynkami dworca autobusowego i dworca PKP – przeznaczona została do rozbiórki w marcu 2022 r.), zapewniających również połączenie pomiędzy obiektami dworca PKP i dworca autobusowego. Rozwiązania te są jednak rodem z poprzedniej epoki i nie spełniają aktualnych standardów.

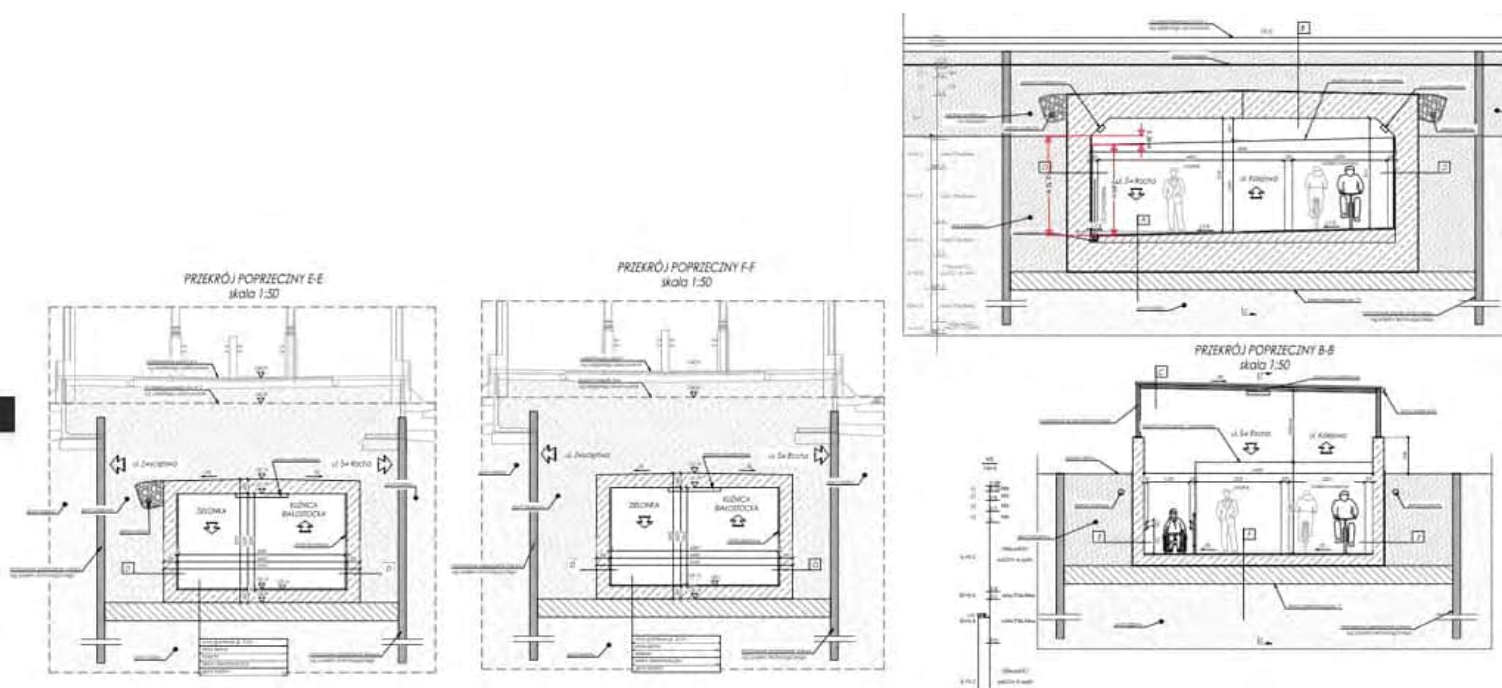
Prowadzone przy budowie nowego tunelu prace, zlecone STRABAG, realizowane są formule „projektuj i buduj”. Umowa z Zamawiającym

została podpisana w listopadzie 2020 r. i, zgodnie z harmonogramem, po pięciu miesiącach prac projektowych, kolejne 18 miesięcy (licząc od uzyskania ZRID) przeznaczonych jest na samą realizację.

Podstawowym celem zamierzenia inwestycyjnego jest stworzenie bezkolizyjnego połączenia dla pieszych, osób z niepełnosprawnościami oraz rowerzystów, które podniesie komfort i zwiększy bezpieczeństwo przemieszczania się w tym obszarze.

W ramach całej inwestycji zespół STRABAG wykonuje:

- budowę tunelu pieszo rowerowego pod torami PKP,
- przebudowę układu drogowego na skrzyżowaniu ulicy Zwycięstwa z ulicą Kolejową,
- wykonanie robót branżowych związanych z inwestycją (branża teletechniczna, elektryczna, sanitarna).



Blisko 100-metrowe przejście podziemne zostało zaprojektowane w formie ramy zamkniętej o wymiarach w świetle poziomym 8,00 m oraz w świetle pionowym min. 3,0 m (światło minimalne). Szerokość chodnika wynosi 4,9 m, a ścieżki dla rowerów 2,5 m. Stosowana jest tu technologia żelbetowa monolityczna, a elementy posadowione są bezpośrednio na istniejącym podłożu. Na dnie wykopu znajduje się korek betonowy o grubości 0,5 m. Spadek podłużny przejścia wynosi 0,5%, a górna powierzchnia zostanie ukształtowana z 2-procentowym spadkiem daszkowym. Rama żelbetowa wykonywana metodą odkrywkową w ściankach szczelnych, realizowana jest w II etapach:

etap I – płyta denna,

etap II – ściany wraz ze stropem.

Cała rama jest osłonięta ciężką izolacją przeciwwodną:

- spód i ściany – SikaProof A-08 (system wiążący ze świeżym betonem),
- strop (od strony zasyпки) – papa termozgrzewalna.

Największymi wyzwaniami, z którymi mierzy się ekipa realizująca kontrakt są:

- duża zależność terminowa od prac wykonywanych w ramach przebudowy linii E75,
- wysoki poziom wód gruntowych – obiekt zakwalifikowany został do III kategorii geotechnicznej i realizowany jest skomplikowanych warunkach gruntowych,
- duże natężenie ruchu pieszego i kolejowego – prace są wykonywane na terenie dworca PKP w Białymstoku.

„Nasza inwestycja przebiega przez teren budowy realizowanej przez PKP PLK – „Prace na linii E75 na odcinku Czyżew Białystok”. Inwestycja PKP PLK polega na modernizacji układu torowego na linii Czyżew – Białystok i, to jako ciekawostka, w ramach swojej inwestycji PKP PLK ma do wybudowania „po sąsiedzku” podobny do naszego tunel który kończy się wejściem do dworca kolejowego.” – mówi Przemysław Simson z Oddziału Mostowego Dyr. PK.



Taka sytuacja wymogła dopasowanie harmonogramu prac realizowany przez STRABAG przy budowie tunelu i ich ścisłą koordynację z robotami wykonywanym przy modernizacji torowisk. Prace związane z budową tunelu pod torami powinny być wykonywane w czasie, kiedy demontowane są tory w ramach sąsiedniej inwestycji. W związku z tym kolejność prac ustalona została z podziałem na etapy:

etap I - realizowany w okresie październik 2021 – marzec 2022, w którym wykonawca PKP zdemontował 3 pierwsze tory (S6, S7, S20) znajdujące się najbliżej dworca PKP; W tym czasie zespół STRABAG wykonał 3 segmenty tunelu, który przebiega pod zdemontowanymi torami.

W pierwszej kolejności zostały zabite ścianki szczelne, następnie wykonano wykop pod rozparcie ścianek, kolejnym krokiem był montaż igłofiltrów oraz obniżenie poziomu zwierciadła wody gruntowej. Po odpompowaniu wody dokończono wykop oraz wykonano betony podkładowe. Na spodzie konstrukcji została ułożona ciężka izolacja przeciwwodna, na której została wykonana płyta denna. Ciężka izolacja została wywinęta na szalunek ścian tunelu i wykonano pozostałą część ramy.

Po rozszalowaniu konstrukcji dokonano doszczelnienia izolacji na stykach roboczych i po jej zabezpieczeniu rozpoczęto zasypkę inżynierską. Na stropie od strony gruntu wykonano izolację w postaci papy termozgrzewalnej która została przykryta betonem osłonowym.

Po wykonaniu zasypek przystąpiono do demontażu ścianek szczelnych.

etap II - realizowany do jesieni 2022 roku, w którym wykonane zostaną leżące poza terenami PKP wejścia do tunelu oraz 14 segmentów,

etap III - zaplanowany na początek roku 2023 realizowany będzie już po odtworzeniu układów torowych przebiegających nad tunelem (na segmentach S6 i S7) i przełożeniu ruchu pociągów; zostaną wtedy zdemontowane pozostałe tory pod którymi ekipa STRABAG wykonywać będzie kolejne części tunelu (siedem segmentów).

Pomoc w przygotowaniu artykułu:
Przemysław Simson, Dyrekcja PK/DD



BULWARY W MALBORKU



źródło: malbork.naszemiasto.pl

Pierwsze skojarzenie z Malborkiem? Większość z nas ma w pamięci ekranizację Krzyżaków i górującą na prawym brzegu Nogatu historyczną siedzibę wielkich mistrzów zakonu. Inną atrakcją miasta, już niebawem, staną się bulwary, które rozpościerają się nad rzeką.

Kontrakt o wartości ok. 11,5 mln PLN brutto prowadzony jest przez Dyрекję PC, oddział w Gdyni. Realizacja całości prac zaplanowana została na 24 miesiące od podpisania w dn. 9 lipca 2020 r. z Urzędem Miasta Malbork umowy i zostanie zakończona w czerwcu 2022 r.

Roboty związane z przebudową 2-kilometrowego odcinka bulwarów zbliżają się ku końcowi. Efektem prowadzonej rewitalizacji jest połączenie

nowoczesnych rozwiązań technicznych z 800-letnią historią miasta. Zakres prac obejmował wykonanie ciągów komunikacyjnych dla spacerowiczów i rowerzystów, w tym:

- ciągu pieszo-jezdnego o powierzchni 9 000 m², o nawierzchni z kostki betonowej płukanej koloru piaskowego, ułożonej na wzór układu dawnych ciągów pieszych Malborka,
- chodników z płytek betonowych z posypką z kamienia płukanego oraz kostki granitowej 8/11 cm – pow. 800 m², o układzie nawiązującym do wyglądu chodników z okresu przedwojennego,
- 6 zejść schodowych i system pochylni na skarpach przy murach zamkowych.

Nad istniejącą nad Nogatem plażą, w dwóch lokalizacjach na długości bulwarów odpowiednio: 170 m przy kąpielisku miejskim oraz 306 m u podnóża malborskiego zamku, powstały pomosty, których konstrukcja składa się z bala dębowego oraz deski kompozytowej o powierzchni 3 300 m² posadowionych na palach CFA fi 300 mm (dł. 3,0 – 4,5 m) w ilości 1012 szt = 4 300 m. Pale te stanowiły zresztą swego rodzaju zagwozdkę dla ekipy projektowej.

Już na etapie prowadzenia szczegółowego rozpoznania geologicznego podłoża gruntowego okazało się bowiem, że konieczna będzie modyfikacja pierwotnych założeń projektowych. Zespół STRABAG wprowadził zmiany wzmocnień wglębnych – kolumn pod pomostami. Zmiany dotyczyły zarówno długości pali, jak i ich konstrukcji. Zaprojektowane pierwotnie kompozytowe pale wbijane charakteryzują się mniejszą nośnością i trwałością. Opracowana przez inżynierów STRABAG zamienna technologia posadowienia pomostów polegała

Prace odbywały się w bezpośrednim sąsiedztwie murów zamkowych (obiekt wpisany jest na listę światowego dziedzictwa UNESCO). Wprowadzając bezpieczną dla zabytku i trwałą technologię fundamentowania, w ramach projektu wykonano 4,22 km kolumn przemieszczeniowych.

na wykonaniu pali żelbetonowych formowanych w gruncie, o średniej długości 4,0 m i średnicy 300 mm. Pozwoliło to na bezpieczne przeniesienie obciążeń na warstwy nośne oraz uzyskanie odpowiedniej sztywności całej konstrukcji. Dzięki temu pomosty będą mogły być bezpiecznie użytkowane.

Równie istotny był fakt, że prace odbywały się w bezpośrednim sąsiedztwie murów zamkowych (obiekt wpisany jest na listę światowego dziedzictwa UNESCO). Wprowadzając bezpieczną dla zabytku i trwałą technologię fundamentowania, w ramach projektu wykonano 4,22 km kolumn przemieszczeniowych.

Dyrekcja Muzeum Zamkowego zgłosiła również uwagi dotyczące bezpieczeństwa stateczności murów zamkowych w kontekście prowadzenia robót ziemnych. Bliskość warowni wymusiła zmianę rozwiązań projektowych. Stan murów zamkowych oraz obawa nadzoru konserwatorskiego o możliwość ich uszkodzenia podczas wykonania wzmocnienia podłoża





generującego drgania przy najstarszych – XIII-wiecznych – basztach zamku, był przyczyną rezygnacji z wykonania odcinka pomostu w nurcie rzeki Nogat.

Na nowo zagospodarowane zostały tereny zielone na plaży oraz wokół bulwarów. Wykonano nasadzenia drzew i krzewów, tak aby nowa architektura zieleni poprawiała widok i kompozycję terenów oglądanych zarówno z drugiej strony rzeki Nogat, jak i z terenu samych bulwarów. Również otoczenie kąpieliska miejskiego nabrało wyjątkowego uroku dzięki wprowadzonym rozwiązaniom: nowej nawierzchni pomostów oraz nowoczesnemu oświetleniu. Dla spacerowiczów powstały liczne nowe elementy małej architektury wzdłuż ciągu głównego: zestawy siedzik i ławek wykonane z betonu architektonicznego. Przy kładce dla pieszych, łączącej oba brzegi rzeki Nogat, powstał plac handlowy powierzchni 400 m², wyłożony kostką granitową. W miesiącach wakacyjnych będzie to centrum spotkań, handlu oraz gastronomii.



Malbork odsłonił też przed ekipą budowlaną swoje historyczne tajemnice niezwiązane z zamkiem. W trakcie prowadzenia rekultywacji terenów zielonych wokół bulwarów odsłonięte

zostało przyziemie starej podpory mostowej. Była to pozostałość mostu kolejowego oddanego do użytku 8 grudnia 1858 roku. Przyczółki mostu posiadały formę wież zwieńczonych krenelażem. Wjazd pociągów na most prowadził przez szeroką, odcinkową arkadę. W porozumieniu z Konserwatorem Zabytków, wykonane zostały prace przy podporze, która zyskała nową funkcję. W centralnej części zamontowane zostało dodatkowe oświetlenie tworząc urokliwe miejsce odpoczynku dla turystów, którzy mają do dyspozycji wygodne siedziska, gdzie w trakcie odpoczynku mogą podziwiać drugi brzeg Nogatu.

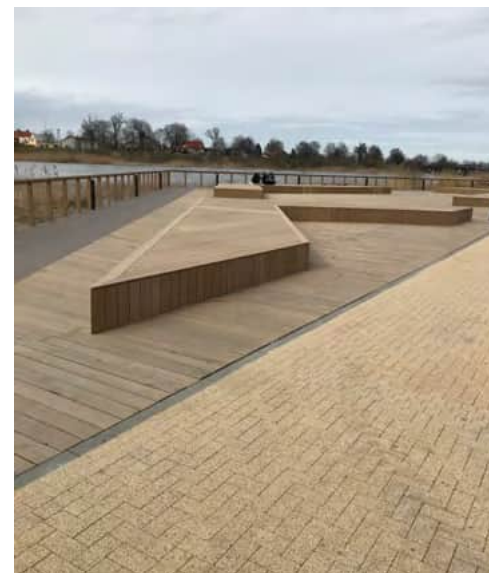
Oświetlenie bulwarów i średniowiecznej warowni to kolejne ambitne zadanie, z którym mierzył się zespół realizujący kontrakt. Tutaj również wprowadzone zostały zmiany w projekcie, które polegały na wprowadzeniu system aktywnego oświetlenia z możliwością sterowania oświetleniem murów zamkowych na całej ich długości. Na dwukilometrowym odcinku zamontowany został nowy system oświetlenia. Zastosowana do wyeksponowania muru metoda, tzw. „rzeźbienie światłem”, pozwala selektywnie sterować strumieniem światła i niwelować efekt olśnienia – tj. nadmiernej jaskrawości w polu widzenia. Wzdłuż bulwaru (poza docinkiem o długości 200 m wzdłuż zamku) ustawiono słupy oświetleniowe typu „malborskiego” (76 szt.) – są to stylizowane latarnie parkowe wykonane na wzór tych przedwojennych, stojących dawniej na starówce Malborka.

Na wysokości Zamku, oraz przy zejściach na bulwar, w uzgodnieniu ze służbami konserwatorskimi warowni, wkomponowane zostało niskie oświetlenie pozwalające na lepsze podkreślenie elementów średniowiecznego muru.

Całości atmosfery po zapadnięciu zmroku dopełniają takie drobiazgi jak np. podświetlenie siedzisk montowanych na podestach.

Równoległe z montażem oświetlenia, powstał system dozoru całego obszaru bulwaru. Będzie on dozorowany przy wykorzystaniu instalacji monitoringu składającego się z 9 kamer obrotowych.

Ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo rzeki i wysoki poziom wód gruntowych elementy instalacji elektrycznej musiały zostać odpowiednio zabezpieczone. Wykorzystano do tego celu szczelne skrzynki oświetleniowe – szafa sterująca oświetleniem oraz złącza kablowe montowane pod powierzchnią gruntu. Takie rozwiązanie zapewnia bezpieczną eksploatację pomimo wysokiego poziomu wód gruntowych.



Mieszkańcy oraz turyści już od lipca tego roku będą mieli do dyspozycji kilkukilometrowy odcinek do spacerów w cieniu największej średniowiecznej ceglanej warowni w Europie. W imieniu całego zespołu pracującego przy rewitalizacji bulwarów – Zapraszamy do Malborka!

Pomoc w przygotowaniu artykułu:
Sławomir Szewczyk, Dyrekcja PC Centrum



BAZA WIEDZY



Nawierzchnie z betonu cementowego
na obiektach inżynierskich

Bartosz Sybidło
Kierownik Robót Mostowych
Dyrekcja PK/DD



STRAtaktowi rośnie
konkurencja

Paweł Łochnicki
Kierownik Projektu LEAN
Dyrekcja PA



NAWIERZCHNIE Z BETONU CEMENTOWEGO NA OBIEKTACH INŻYNIERSKICH

Budowane przez GDDKiA drogi z betonu cementowego mają najczęściej nawierzchnię dyblowaną i kotwioną. Wykonywane są w technologii dwuwarstwowej, betonowanej na mokro, gdzie dolna warstwa ma grubość 27 cm, a górna – 5 cm.



Na realizowanym przez konsorcjum STRABAG i STRABAG Infrastruktura Południe odcinku S7 Pieńki – Płońsk, po raz pierwszy w Polsce, na obiektach inżynierskich wykonywane są nawierzchnie z betonu cementowego wykonywane w dwóch różnych technologiach.

Dodatkowo w ramach zadania realizowany jest 2-kilometrowy odcinek nawierzchni betonowej o zbrojeniu ciągłym, gdzie na 150-metrowym odcinku próbnym, również po raz pierwszy w Polsce, wykonywane było nacinanie karbów na krawędziach płyty betonowej w celu uporządkowania mikrospekta charakterystycznych dla tego typu nawierzchni. Nacięcia wykonano po obu stronach jezdni, na szerokość od 40 do 60 cm, w rozstawie co 120 cm i na głębokość 4 cm.



Projekt wykonało Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów „Transprojekt Warszawa” Sp. z o.o., a wprowadzenie tej technologii wynika z założeń projektowych inwestycji. Zamawiający, którym jest GDDKiA, w ramach realizacji tej inwestycji postanowił, zweryfikować, jak zachowywać się będzie tego typu konstrukcja w dłuższym horyzoncie czasowym. Badany będzie zarówno wpływ czynników atmosferycznych, jak również zużycie eksploatacyjne. To z kolei pozwoli ocenić możliwość szerszego zastosowania tego typu rozwiązań na innych realizowanych w przyszłości inwestycjach.

Ten swego rodzaju eksperyment pozwoli też na ocenę rzeczywistych kosztów realizacji kontraktu

i eksploatacji tej nawierzchni, co da podstawę do weryfikacji wykorzystywania tego typu rozwiązań jako zasadnych ekonomicznie.

Na wspomnianym odcinku realizowanej drogi ekspresowej S7 powstaje pięć obiektów inżynierskich z nawierzchnią z betonu cementowego. Wszystkie mają klasę obciążenia A i są budowane w przekroju docelowym (2 x 3). Najdłuższy z tych obiektów, most nad Raciążnicą, ma długość około 50 m. Stosowane są dwie technologie:

- nawierzchnia betonowa o zbrojeniu ciągłym na warstwie poślizgowej z asfaltu lanego, zastosowana na moście nad rzeką Raciążnicą (MS/PZDdp-61,7) i na przejściu dolnym dla zwierząt (PZSp-64,9),
- nawierzchnia betonowa w formie pogrubionej płyty pomostowej na 3 obiektach inżynierskich (PZSp-59,4, WS-62,0, PZSp-68,0).



Charakterystyka konstrukcji realizowanych obiektów inżynierskich:

- most w ciągu drogi ekspresowej/Przejście dla zwierząt średnich dołem MS/PZSp-61,7 – konstrukcja trzyprzęsłowa, ciągła, ramowa, wielobelkowa, z prefabrykowanych belek strunobetonowych, posadowiona pośrednio, długość obiektu wynosi 46,80 m, a szerokość – 38,97-39,52 m;
- przejście dla zwierząt średnich PZSp-64,9 – jednoprzęsłowa rama żelbetowa, posadowiona bezpośrednio (z wymianą gruntów dla jezdni prawej), o długości 11,20 m oraz szerokości 34,60 m;
- przejście dla zwierząt średnich PZSp-59,4 – konstrukcja jednoprzęsłowa, swobodnie podparta, z prefabrykowanych belek strunobetonowych typu „T”, posadowiona bezpośrednio z wymianą gruntów, o długości 19,10 m i szerokości 34,60 m;
- wiadukt drogowy WS-62,0 – konstrukcja jednoprzęsłowa, swobodnie podparta, z prefabrykowanych belek strunobetonowych typu „T”, posadowiona pośrednio, długość obiektu wynosi 26,80 m, a szerokości – 40,78 m;
- przejście dla zwierząt średnich PZSp-68,0 – konstrukcja jednoprzęsłowa, swobodnie podparta, z prefabrykowanych belek strunobetonowych typu „T”, posadowiona bezpośrednio z wymianą gruntów, długość obiektu wynosi 13,10 m, a szerokość – 34,60 m.

Wśród najistotniejszych argumentów, przemawiających za zastosowaniem tych innowacyjnych rozwiązań, było uzyskanie jednolitych właściwości użytkowych nawierzchni, takich jak makro i mikrotekstura, właściwości przeciwpoślizgowe, większa trwałość nawierzchni i odporność na koleinowania oraz wyeliminowanie miejsc styku „beton-bitum”. W przypadku obiektów z pogrubioną płytą rozwiązanie to zapewnia odpowiednią przyczepność hydroizolacji do płyty pomostowej. Nie bez znaczenia jest również wygląd nawierzchni i utrzymanie jej jasnego koloru – co na pewno zauważą kierowcy, a właściwie nie zauważą, że wjeżdżają na obiekt mostowy.

Dla STRABAG, jako wykonawcy, największym wyzwaniem było takie opracowanie technologii wykonania, by z jednej strony spełnione były wymagania Zamawiającego (GDDKiA w Olsztynie) oraz Nadzoru Naukowego, a z drugiej możliwe było zastosowanie tych rozwiązań na szerszą skalę, przy kolejnych realizacjach.



Będąc pierwszymi niejako przecieramy szlaki, bo nie zawsze mamy dostępne gotowe rozwiązania. Tak było w przypadku doboru urządzenia dylatacyjnego, gdzie standardowe urządzenia są dostosowane do nawierzchni bitumicznych, czy podczas opracowywania metody uszorstnienia nawierzchni na obiektach z pogrubioną płytą i opracowania mieszanki betonowej spełniającej niestandardowe dla obiektów mostowych, wymagania, jak np. mrozoodporność w solach.

Aktualnie prace na obiektach PZSp-59,4 oraz PZSp-68,0 są na ukończeniu. Do wykonania pozostał jeszcze montaż dylatacji polimerowych na połączeniu obiektu z nawierzchnią betonową na dojeździe. W przypadku pozostałych obiektów zaawansowanie wynosi 95%.

Na moście nad Raciążnicą wykonana jest warstwa poślizgowa z asfaltu lanego i trwają przygotowania do wykonania zbrojenia ciągłego nawierzchni betonowej. Po zakończeniu robót przygotowawczych, jak tylko warunki atmosferyczne będą sprzyjające, kontynuowane będą roboty na tych obiektach.

Bartosz Sybydło

STRATAKTOWI ROŚNIE KONKURENCJA



W roku 2020 Koncern rozpoczął testy nowych aplikacji, które w przyszłości będą mogły zastąpić STRATAKT – narzędzie, które aktualnie jest wykorzystywane do planowania i kontroli robót bitumicznych.

Stosowany w Polsce od 2012 roku STRATAKT może być również przydatny przy kalkulacji robót bitumicznych.

Program jest wykorzystywany jako standardowe narzędzie. W 2020 r. wbudowano łącznie 1.381 tys. ton przy pomocy STRATAKT, co stanowi 67% łącznej ilości wbudowanej mieszanki.

Obecnie w Polsce testowana jest aplikacja Smart Site One (SSO). Jest to narzędzie stworzone przez niemiecką firmę Smart Site Solutions. Testy SSO prowadzone były w Dyrekcji PH, Oddział Katowice, u Dyr. Witolda Bembenka w grupie p. Jacka Kordeckiego, w okresie od końca lipca ubiegłego roku do połowy października. Przeprowadzone testy SSO można podzielić na 2 części:

- cz.1 – test aplikacji SSO, która służy do planowania i zarządzania budową;
- cz. 2 – dodatkowy sprzęt dla walców i rozścielacza, który składa się m. in. z anteny GNSS oraz różnych czujników: czujnik temperatury, czujnik szerokości stołu oraz czujniki wibracji; dodatkowe wyposażenie pochodzi z firmy Voelkel Mikroelektronik i pozwala na szczegółową kontrolę temperatury wbudowywanej mieszanki, kontrolę szerokości oraz ilości przejazdów walców, które mają bieżący podgląd do mapy i stanu zagęszczenia; rozścielacz „widzi” dodatkowo sugerowaną prędkość, z jaką powinien jechać, aby nie zabrakło mu mieszanki.

System SSO jest rozwiązaniem dynamicznym i dzięki temu, że każda ciężarówka wyposażona jest w GPS, możliwe jest reagowanie w czasie

Jednym z wymogów sprawnego działania systemu SSO jest silne i stabilne połączenie z Internetem. W przypadku słabego zasięgu zaczynają się problemy – system może błędnie interpretować dane i np. wysłać niepotrzebnie kolejne samochody. W związku z tym należy na bieżąco czuwać nad tym, jak SSO w sposób dynamiczny reaguje na różne zmiany. Przejazd ciężarówki z mieszanką w pobliżu rozścielacza często był również traktowany przez system jako moment rozładunku, w efekcie czego nie można było wykorzystać otrzymanego zestawienia do rozliczenia i kontroli transportu.

Jak pokazały testy, pełna automatyzacja procesu wymaga jeszcze dopracowania. W chwili obecnej trwają prace nad rozwojem tego systemu oraz dopasowaniem go między innymi do naszych potrzeb w Polsce. Jednym z ważniejszych elementów jest możliwość niezależnego funkcjonowania w trybie offline (bez dostępu do Internetu, co w terenie bardzo często się zdarza).

Prace nad rozwojem systemu SSO zaplanowane są do października tego roku. Oznacza to, że najpóźniej w październiku powinniśmy rozpocząć wdrażanie tego systemu w Polsce.

Zespół realizujący dziękuje za możliwość przeprowadzenia testów, zaangażowanie i przekazane opinie Dyr. Witoldowi Bembenkowi oraz przede wszystkim osobom, które korzystały z systemu SSO: p. Piotrowi Cofali – Kierownik Robót Bitumicznych, całej grupie bitumicznej na czele z p. Jackiem Kordeckim – Majstrem Robót Bitumicznych.

Paweł Łochnicki



LUDZIE STRABAG

Tym razem zapraszamy Was do zapoznania się z relacjami trzech osób - naszych pracowników.

Są to trzy krótkie historie i różne perspektywy, które łączy jedno - wydarzenia w Ukrainie.

- Katarzyna Fedusio
- Daniel Wanders
- Katarzyna Biernacka
& Sons Of North FG



● **KATARZYNA FEDUSIO**
KIEROWNIK KALKULACJI W DYREKCJI
PP/DD GRUPY 52 W GDAŃSKU



W STRABAG pracuję od 21 lat. Jestem Ukrainką, należę do mniejszości ukraińskiej w Polsce. Moi dziadkowie byli przesiedleni w 1947 roku w ramach akcji „WISŁA”, z południowo-wschodnich terenów Polski na Mazury. Z sentymentu do rodzinnych terenów moich dziadków, często je odwiedzam z rodziną.

W dniu 24.02.2022, kiedy to Rosja napadła na Ukrainę, przebywałam w okolicach Przemyśla. Już pierwszego dnia wojny włączyłam się w pomoc dla Ukrainy, m.in. przekazując materace i śpiwory do Narodniego Domu (Dom Ukraiński) w Przemyślu, gdzie organizowano punkt pomocy dla uchodźców z Ukrainy.

Dla mnie wojna zaczęła się w 2014 roku, kiedy to Rosja zajęła Donbas i Krym. Wielu ukraińskich żołnierzy broniąc ojczyzny odnosiło rany, a w Polsce organizowano pomoc w ich leczeniu. Gdy dowiedziałam się, że takiej pomocy udziela Stowarzyszenie „Dobry Brat” z siedzibą w Osieku, prowadzące Centrum Rehabilitacyjno-Rekreacyjne, włączyłam się w pomoc i finansowanie tych działań. W turnusach rehabilitacyjnych wzięło udział ok. 300 ukraińskich żołnierzy. Rehabilitacja finansowana była z darowizn ludzi dobrej woli.

Obecnie w Centrum Dobry Brat w Osieku przebywają uchodźcy z Ukrainy. Wspólnie z rodziną wspieramy ośrodek jako tłumacze języka ukraińskiego w kontaktach z pracownikami ośrodka, gminy, miejscowej szkoły, policji. Zorganizowałam pomoc onkologiczną dla Pani Maryny z Ukrainy, która już na drugi dzień po przyjeździe do ośrodka w Osieku, musiała otrzymać zastrzyk oraz tabletki, których nie zdążyła otrzymać w Ukrainie. Uczestniczyłam, jako tłumacz, w wizycie lekarskiej z synem Pani Maryny, Timurem. Jako wolontariusz „Gdańsk Pomaga” byłam tłumaczem dla Pani Nadii i jej synka, która potrzebowała wizyty u lekarza.

Wspieram, także finansowo, instytucje niosące pomoc Ukrainie w tych trudnych dniach, jak: Związek Ukraińców w Polsce, Społeczny Komitet „Razem z Ukrainą” z Bartoszczykiem, Stowarzyszeniem „Dobry Brat” z Osieka, Stowarzyszenie Ukraiński Dom Narodowy z Przemyśla, Fundację Magia Karpat z Przemyśla, które organizują pomoc humanitarną dla Ukrainy, a także Siły Zbrojne Ukrainy. W tą akcję włączyły się także finansowo moje Koleżanki i Koledzy z biura STRABAG w Gdańsku, organizując dodatkowo zbiórkę żywności, medykamentów oraz transport darów do miejsca zbiórki. Bardzo WAM za to dziękuję. Pod koniec marca pojechałam do Przemyśla, żeby jako tłumacz (wolontariusz), pomagać uchodźcom oraz tym którzy wracają do Ukrainy. Miło mi było zobaczyć przy dworcu kolejowym w Przemyślu busy STRABAG, którymi moja firma pomaga przewozić uchodźców z Ukrainy z miejscowości przygranicznych do tymczasowych miejsc pobytu, za co ДУЖЕ ДЯКУЮ.

СЛАВА УКРАЇНІ

Katarzyna Fedusio

● DANIEL WANDERS DYREKTOR FINANSOWY ZUEBLIN ODDZIAŁ FREIBURG

Zgodnie z naszym hasłem Teams work! zorganizowaliśmy transport pomocy we współpracy z naszymi kolegami z STRABAG Polska i przy wsparciu naszych kolegów z oddziału budownictwa infrastrukturalnego. Zakupiliśmy potrzebne środki medyczne i inne artykuły pomocowe dla Ukrainy, które dostarczyliśmy bezpośrednio na granicę. W drogę powrotną do Freiburga, do naszego busa zabraliśmy z Ukrainy osoby, które podróżowały do Niemiec.

Fryburg od Przemyśla dzieli 1 500 kilometrów. Przemyśl oddalony ok. 100 kilometrów od Lwowa, to jeden z pierwszych punktów kontaktowych dla osób uciekających z Ukrainy. Większość pasażerów z pociągów ze Lwowa, Odessy, Kijowa i Mariupola nie ma określonego celu podróży, ale ucieka przed niewiarygodnym cierpieniem, jakie niesie ze sobą wojna Rosji przeciwko Ukrainie. W ciągu niespełna 30 dni przez niewielki dworzec kolejowy w Przemyślu, mieście liczącym 80 tys. mieszkańców, przewinęło się ponad 2 miliony osób. Dawne centrum handlowe "Tesco", oddalone o około 4 km od dworca, służy jako "centrum humanitarne". Tutaj ludzie rejestrują się jako uchodźcy w Polsce, tutaj dostają coś do jedzenia, picia, opiekę medyczną, miejsce do spania i podwiezienie po wielodniowej podróży. Parking przed budynkiem służy jako węzeł komunikacyjny dla transportów uchodźców do całej Europy. Setki wolontariuszy krzątają się przed schroniskiem i w jego wnętrzu, karmiąc ludzi, starając się zapewnić im komfort i organizując dalszą podróż. W starym centrum handlowym łóżko stoi przy łóżku, a tysiące ludzi – głównie kobiety i dzieci, odpoczywają w drodze w nieznane, podczas gdy ich mężowie, ojcowie, bracia i synowie zostali by walcząc.



Duży autobus straży pożarnej przewozi ludzi i ich cały dobytek, zwykle podzielony na kilka toreb lub worków foliowych, z dworca kolejowego do ośrodka humanitarnego. My jesteśmy tam dla wszystkich tych, którzy nie mogą znaleźć miejsca w autobusie, którzy przyjeżdżają w nocy i nie mogą znaleźć miejsca na dworcu lub dla wszystkich tych, którzy potrzebują specjalnej opieki. Nasi koledzy z STRABAG Polska byli na miejscu od początku wojny – w dzień i w nocy – pracując na dwie zmiany, pomagając, transportując.

Po rozładowaniu i przewiezieniu pomocy do Ukrainy dołączyliśmy do naszych kolegów pomagać w organizacji przybycia, zakwaterowania i dalszej podróży uciekinierów z Ukrainy. Pomiędzy budynkiem dworca i Centrum Pomocy Humanitarnej w „Tesco” kursują busy STRABAG: 3 w ciągu dnia i 2 w porze nocnej. Przewożymy ludzi, w tym osoby niepełnosprawne i chore, które trzeba przewieźć do specjalnych miejsc zakwaterowania, osoby z dostawami materiałów, leków oraz wolontariuszy. Przejazd z dworca kolejowego do Tesco i z powrotem trwa ok. 30 minut. Bus mieści 7 osób i rzadko kiedy jest w nim wolne miejsce. W ciągu jednego tygodnia to ponad 2 000 osób, głównie matek z dziećmi i rodzin, które mogliśmy wesprzeć w drodze poza strefę działań wojennych i którym aktywnie pomagaliśmy na miejscu w samym Przemyślu!

Jako firma pomagamy łagodzić straszliwe cierpienia uciekających ludzi, przynajmniej za granicę, a wdzięczność za nasze wysiłki ze strony władz miejskich, policji, straży pożarnej, wolontariuszy i oczywiście samych poszkodowanych jest przeogromna. W Przemyślu KAŻDY zna autobusy STRABAG i wie, czym zajmuje się obecnie nasza firma!

W drogę powrotną do Niemiec również nie wyruszamy sami. Olga, Xenia, Galina i Nikolaus chcą pojechać do Monachium, do swoich przyjaciół i znajomych – najważniejsze, żeby było bezpiecznie. Zabieramy też ze sobą wolontariusza. George musi wrócić do Sheffield w Wielkiej Brytanii z powodu choroby, a następnym lotniskiem w Polsce jest Kraków, bezpośrednio na naszej trasie do Monachium lub Freiburga.

Z Polski przywieźliśmy wiele strasznych obrazów i niepokojących wrażeń. Indywidualne losy ludzi takich jak MY – wolnych, beztroskich, dumnych, zmuszonych do ucieczki przed okrutną wojną napastniczą na swoją ojczyznę. Mimo doświadczeń tygodnia spędzonego w Przemyślu, wciąż nie potrafimy sobie wyobrazić, co to znaczy wyjść z dnia na dzień z domu, zostawić męża, rodzinę i nie wiedzieć, czy i kiedy będzie można wrócić.

Fakt, że możemy na sobie polegać, gdy jest to ważne, że jesteśmy razem w trudnych czasach, że nie odwracamy wzroku, ale zajmujemy się problemem, to właśnie TEAMSWORK w działaniu. Za wsparcie, darowizny rzeczowe i pieniężne, solidarność z osobami poszkodowanymi jeszcze raz z całego serca DZIĘKUJEMY!

Daniel Wanders

● KATARZYNA BIERNACKA

DZIAŁ OBSŁUGI GWARANCYJNEJ
W DYREKCJI PP/EE GR 72

W Warszawie, dla potrzeb uchodźców wojennych z Ukrainy, STRABAG udostępnił budynek ATRIUM, którego właścicielem jest STRABAG Real Estate. Dyrekcja PP/EE wraz z grupą 72 włączyła się w prace przygotowawcze umożliwiające zasiedlenie tego obiektu. W budynku powstały pokoje 2-3 osobowe, sale wieloosobowe, kuchnie oraz stworzono pomieszczenia z prysznicami. Wygospodarowano też pomieszczenie na przedszkole z salą zabaw dla dzieci. W ten sposób dawny biurowiec zyskał zupełnie nową funkcję. Zaadaptowanie tych pomieszczeń w tak krótkim czasie wymagało wiele pracy. Wszyscy robiliśmy to w czasie wolnym, tak aby nie zaburzyć harmonogramów naszych trwających projektów inwestycyjnych i kalkulacji.

Z natury jestem osobą łatwo nawiązującą relację i z genem społecznika. Dzięki temu mam dość szerokie grono znajomych w różnych środowiskach. Od początku wybuchu wojny w Ukrainie byłam w kontakcie z wieloma osobami i Klubami Motocyklowymi organizującymi różnego rodzaju pomoc. Jedni zbierają leki i wiozą je do Lwowa, do naszych zaprzyjaźnionych Klubów Motocyklowych, które podjęły walkę z najeżdźcą, inni organizują transporty do szpitali, z którymi mają kontakt, a jeszcze inni włączyli się w transport kobiet i dzieci z granicy do Polski.

Działamy też tu, na miejscu, tak jak w przypadku historii żurku w ATRIUM. Pewnego ranka grupa motocyklistów z Klubu Motocyklowego Sons Of North FG postanowiła ugotować żurek dla uchodźców – zakupili wszystkie produkty zebrali się i zaczęli gotowanie. Ja, jak nakazuje tradycja

zrywów i akcji zameldowałam się na miejscu i zaczęłam obieranie ziemniaków w zacynym towarzystwie Panów motocyklistów, których wielkie dłonie niezgrabnie trzymające noże próbowały sobie poradzić z delikatną skórka ziemniaków.

Zupa w wykonaniu Sons Of North FG Warszawa to nie jest ot taka sobie zupka, jaką się je w knajpie. To cud-miód gotowany w prawdziwej wojskowej kuchni polowej z paleniskiem, które opalane jest drewnem. Ma ona cztery kotły, które łącznie mają 200 litów pojemności. My postanowiliśmy gotować żurek w trzech, a czwarty był pozostawiony na herbatę. Tym sposobem powstało 120 litrów żurku i 60 litrów herbaty.

Każdy kocioł doprawia się osobno, tak więc ja przy samym sprawdzaniu smaku już byłam dobrze najedzona.

Zupa była treściwa i gęsta od dodatków, bo były ziemniaczki, kielbaska, wędzona szyneczka. Do tego chleb, a na deser jabłka i herbatka z nami, mini-gangsterami.

W połowie drogi do ATRIUM trzeba było zrobić przystanek, bo palenisko w kuchni rozgrzało się tak, że zupa chciała wyskoczyć z kotłów. Szybka poprawka i dalej w drogę, bo już na nas czekają. Kuchnię polową, mimo chłodu, eskortują po drodze motocykle – widok niesamowity.

Na miejscu przywitano nas uśmiechem, ale też pewną dozą niepewności na widok wielkich jak drwale motocyklistów w skórach. Jednak uśmiech i radość ekipy Klubu Motocyklowego Sons Of

North FG szybko przełamały lody. Empatia, szczerość i delikatność sprawiły, że kobiety wraz z dziećmi z Ukrainy – aktualni mieszkańcy ATRIUM – szybko nawiązały dobre relacje z tymi nietypowymi kucharzami, a na twarzach dzieci zawiła uśmiech, co biorąc pod uwagę z czym się zmagają i co przeżyły było równie ważne jak sam żurek. Panowie od razu zabrali się do prezentowania motocykli sadząc na nich maluchy i starsze dzieci, a zabawa zaczęła trwać na dobre.

Pełni spełnienia, ale i gorzkości w sercach, z powodów dla których tam byliśmy, pożegnaliśmy przemęczonych rezydentów i odjechaliśmy żegnani przez nich machaniem rąk i uśmiechem na ustach. Przed odjazdem poprosiliśmy jeszcze o garnki i słoiki, żeby to co zostało w kotle rozdysponować na kolejne dni. Nasza moto-zupa, wszystkim bardzo zasmakowała i nic z tych 120 litrów się nie zmarnowało.

W ATRIUM przebywają głównie matki z dziećmi, dzieci niepełnosprawne, starsze kobiety, starci panowie oraz osoby niedołążne. To ważne, by pokazać im, że nie zostawiamy ich samych sobie, a dbamy o nich i ich komfort i traktujemy jak naszych gości. Nie była bym sobą gdybym już teraz nie myślała o kolejnej akcji – tym razem organizacji dnia dziecka. Pomysł jest, teraz biorę się za realizację.

Katarzyna Biernacka



Młode pokolenie inżynierów wspiera STRABAG

Młodzież jest przyszłością – to hasło sprawdza się również w naszej branży. Od lat STRABAG oferuje możliwości rozwoju, ale też korzysta z wiedzy i dużego zapału do pracy, jaki wykazują studenci i absolwenci uczelni technicznych, którzy uczestniczą np. w programie praktyk letnich LATOWSTRABAG. O dobrą rozpoznawalność naszej marki na uczelniach wyższych dba z kolei grono naszych ambasadorów.

Latem 2022 powitamy w STRABAG kolejne pokolenie młodych inżynierów. W okresie, kiedy większość z nas marzy o plaży i wakacyjnym lenistwie podczas urlopu są osoby, które cieszą się na myśl o zbliżających się zawodowych wyzwaniach. Oczywiście, nie zastąpią one doświadczonych pracowników spółek Koncernu w trakcie gorącego, letniego sezonu budowlanego, ale mogą stanowić wsparcie. Dla absolwentów, którzy zaczynają swoją wielką przygodę z budownictwem praktyki to szansa na doświadczenie się, poznanie „budowlanej kuchni” i często zdobycie pierwszych doświadczeń pod okiem pracowników z wieloletnią praktyką.

Na wdrożenie praktykantów ich opiekunowie muszą często poświęcić więcej czasu, bo biorą odpowiedzialność za wykonaną pracę i za kolejną osobę w zespole kontraktu, jednak w zamian można uzyskać wiele korzyści:

- osoby przychodzące na praktyki zdobywają cenną wiedzę i z każdym dniem nabywają doświadczenia – naszym celem jest, by zostały one jak najdłużej w strukturach Koncernu;
- praktykanci, mając dobre doświadczenia, budują pozytywny wizerunek marki STRABAG w swoich środowiskach – tzw. marketing szeptany to najlepsza forma promocji;
- osoby kontynuujące naukę mogą zostać naszymi Ambasadorami na Uczelniach w całej Polsce i promować STRABAG jako dobrego pracodawcę i wiodącą firmę w branży – wiadomo, że dla studenta wiarygodność informacji od drugiego studenta jest duża.

To tylko z trzy z wielu punktów, które wyjaśniają rolę programu praktyk. Rokrocznie zatrudniamy od 150 do 200 studentów, którzy uczą się na wielu projektach w obrębie różnych specjalizacji. Jeśli znasz kogoś, kto chciałby przyjść na praktyki lub rozgląda się za doświadczeniem na budowie, poleć tej osobie aplikację do programu praktyk letnich. Zachęcamy też do umieszczenia postów w mediach społecznościowych z informacją o rekrutacji do programu praktyk :)



O dobry wizerunek STRABAG wśród młodego pokolenia inżynierów dbają nasi Ambasadorowie, których część z Was miała możliwość poznać właśnie w trakcie odbywanych praktyk. To oni wspierają nasze działania w trakcie uczelnianych targów pracy w różnych miastach w Polsce, nawiązują relacje z Kołami Naukowymi, Organizacjami Studenckimi i Samorządami Studenckimi i pomagają w organizacji np. webinarów, wykładów czy wycieczek studenckich na nasze budowy. Oczywiście promują również nasz program praktyk #LATOWSTRABAG.



Wiosną tego roku odbył się II Zjazd Ambasadorów STRABAG. Po okresie pandemii, w końcu mogliśmy zorganizować spotkanie stacjonarne i wspólnie spędziliśmy dwa dni. Nie zabrakło czasu na merytoryczne wykłady, pracę i przyjemności. To był idealny czas na wymianę doświadczeń i dyskusję, co nam się udało, co chcemy kontynuować, a jakie działanie nie przyniosło nam zamierzonego efektu. Były również spotkania z praktykami ze STRABAG:

- Robertem Stępnikiem – Kierownikiem Budowy Placu Pięciu Rogów w Warszawie, z którym po niekończącej się liczbie pytań o realizację projektu w centrum miasta, ruszyliśmy na budowę ;)
- Henrykiem Bilskim i Adrianem Makowskim ze STRABAG Real Estate, którzy odpowiadali o swojej codziennej pracy, inwestycjach i działalności STRABAG Real Estate,

- Karolem Kulikiem – kierownikiem budowy Tramwaju na ul. Kasprzaka w Warszawie, który w biurze budowy opowiedział o projekcie, wyzwaniach i zespole realizacyjnym, a po budowie oprowadzał nas Kierownik Robót – Mariusz Baranowski i koledzy z projektu.



W imieniu naszych Ambasadorów, ale też zespołu HR STRABAG dziękujemy wszystkim pracownikom, którzy poświęcili swój czas, aby opowiedzieć studentom o realizowanych projektach, działalności Spółek Koncernowych STRABAG i wielu innych ciekawostkach, które teraz nasi Ambasadorzy będą mogli przekazywać dalej w świat. Dziękujemy też za te rzeczy, których nie widać na pierwszy rzut oka – za partnerską współpracę!

W przypadku zapotrzebowania kontraktu na praktykanta lub pytań dot. Programu Ambasadorskiego czy propozycji zaangażowania Ambasadora we współpracę z daną budową, oddziałem lub inną jednostką organizacyjną, prosimy o kontakt z odpowiedzialnym w danej Dyrekcji Konsultantem HR, a w przypadku programu Ambasadorów, z Koordynatorem Programu – Katarzyną Chuda-Ciechanowska (STRABAG Sp.z o.o.).

Julia Bieleninik

WSPARCIE PSYCHOLOGICZNE DLA PRACOWNIKÓW GRUPY STRABAG



DLA KOGO?

Pracownicy spółek należących do grupy STRABAG oraz członkowie ich najbliższej rodziny (mąż/żona, dzieci) lub partnerzy życiowi pozostający we wspólnym gospodarstwie domowym.

KIEDY?

W bieżącym roku kalendarzowym można zrealizować 5 nieodpłatnych konsultacji.

JAK UMÓWIĆ SIĘ NA KONSULTACJĘ?

przy umawianiu się należy podać hasło „STRABAG”.

- kontakt poprzez infolinię 503 504 501 od poniedziałku do piątku 8:00- 21:00
- rezerwacja przez kalendarz online na stronie:

<https://psychoterapia.org/grupa-strabag-wsparcie-psychoterapeutyczne>



KONTAKT

HRD / Anna Golys

Tel. 698 603 215

@: anna.golys@strabag.com

HR – Consultants

W ramach procesu zarządzania zdrowiem w miejscu pracy (BGM) oferujemy Pracownikom spółek wchodzących w skład grupy STRABAG wsparcie w zakresie zdrowia psychicznego.

Pracownicy oraz członkowie ich najbliższej rodziny lub partnerzy życiowi mogą uzyskać pomoc u psychoterapeutów i psychologów w Instytucie Psychoterapii MindMed.

Każda z osób uprawnionych ma możliwość zrealizowania pięciu nieodpłatnych konsultacji/sesji terapeutycznych w roku kalendarzowym. Obecny pakiet obowiązuje do 31.12.2022r. i odnowi się w następnym roku.

W jakich obszarach mogę uzyskać pomoc:

- Praca / życie zawodowe
- Zdrowie psychiczne
- Relacje rodzinne
- Uzależnienia
- Zaburzenia odżywiania, snu

Poufność - Gwarantujemy stuprocentową poufność. Pracodawca nie będzie otrzymywał żadnych informacji umożliwiających identyfikację Pracowników, którzy skorzystali z usługi.

Dla pracowników STRABAG została przygotowana strona [www](https://psychoterapia.org/grupa-strabag-wsparcie-psychoterapeutyczne):

<https://psychoterapia.org/grupa-strabag-wsparcie-psychoterapeutyczne> ze szczegółowymi informacjami na temat:

- Częste problemy, w których mogę otrzymać pomoc w trakcie konsultacji z psychoterapeutą
- Jaka forma terapii jest najlepsza?
- Jak wybrać odpowiedniego psychoterapeutę?
- Jak mogę się umówić na konsultację?

Znajdziecie tam też liczne artykuły na tematy związane ze zdrowiem psychicznym.

Poufność - Informacja o tym, kto kontaktuje się ze specjalistą, jest dostępna wyłącznie dla firmy MindMed w celu realizacji usługi. Dane osobowe (imię, nazwisko) nie będą przekazywane Pracodawcy. STRABAG otrzyma informację wyłącznie o ilości zrealizowanych sesji.

Czas - W bieżącym roku kalendarzowym można zrealizować pięć 50 - minutowych nieodpłatnych konsultacji. Obecny pakiet obowiązuje do 31.12.2022r. i odnowi się w następnym roku.

Miejsce - Konsultacje mogą odbywać się stacjonarnie w miastach: Warszawa, Radom, Lublin lub w formie wideokonsultacji.

W sytuacjach kryzysowych można uzyskać natychmiastową pomoc poprzez infolinię pod numerem 503 504 501 dostępną od poniedziałku do piątku od 8:00- 21:00.

BGM to równie bogata oferta online, obejmująca zarówno ćwiczenia, jak również webinary. Są tu między innymi zajęcia z jogi, ćwiczenia na zdrowy kręgosłup czy tzw. „short break” – codzienne kilkunastominutowe przerywniki od pracy, w postaci zestawów prostych ćwiczeń. Tematyka webinarów obejmuje zagadnienia takie jak zdrowy sen, koncentracja uwagi, motywacja, radzenie sobie ze stresem czy profilaktyka cukrzycy.

Wszystkie informacje i bieżące aktualizacje oferty dostępne są w STRANecie w sekcji: STRANET / PL POLSKA / BRVZ / Human Resource Development / Health Management (BGM) / BGM Polska / Zdrowie Pracowników

Zespół BGM ma formę otwartą – każdy może się zapisać. Zapraszamy do dołączenia!

MULTISPORT

Pracownicy spółek:

- Strabag Sp. z o.o.,
- Strabag Infrastruktura Południe Sp. z o.o.,
- BHG Sp. z o.o.,
- Bitunova Sp. z o.o.,
- SAT Sp. z o.o.,
- Mineral Polska Sp. z o.o.,
- STRABAG PFS Sp. z o.o.,
- TPA Sp. z o.o.

mogą zamówić kartę MultiSport, korzystając z dofinansowania przez pracodawcę w 50%.

Jeśli nie posiadasz jeszcze karty MultiSport, lub masz już kartę MultiSport i chciałbyś skorzystać z nowej oferty dofinansowania 50% - możesz zrobić to w dwóch prostych krokach.

Informacje znajdziesz na stronie:

<https://strabag.pl/multisport>

Wyślij zgodę do 7. dnia danego miesiąca, aby korzystać z MultiSport w kolejnym miesiącu.

Osoby, które wyślą zgodę po 7. dniu danego miesiąca, będą mogły skorzystać z MultiSport dwa miesiące później (miesiąc następujący po kolejnym miesiącu od wysłania zgody).

Po rejestracji na platformie płacisz 50% przez system PayU, a pozostała część jest pokrywana przez pracodawcę. Okres rozliczeniowy rozpoczyna się od 1 dnia kolejnego miesiąca.

Koszt dofinansowania jest przychodem ze stosunku pracy. Od jego wysokości naliczany i potrącany będzie także podatek i składki ZUS.

Do programu mogą przystąpić:

- Pracownicy zatrudnieni na podstawie umowy o pracę
- Nowozatrudnieni pracownicy mogą przystąpić do Programu po zakończeniu okresu próbnego.

Każdy pracownik może również skorzystać z oferty dodatkowych kart dla swoich bliskich. Koszt karty jest w 100% pokrywany przez pracownika. Informacje o dodatkowych kartach oraz ich koszty przedstawione są w załączniku lub dostępne po zalogowaniu się na swoje konto.



Zamów swoją kartę MultiSport,

a 50% dofinansuje pracodawca

Znajdź obiekty sportowe w Twojej okolicy
www.kartamultisport.pl/obiekty



lub

Karta MultiSport Plus
o wartości 111 zł

- Możliwość korzystania z karty **bez ograniczeń**

Twój koszt: 55,50 zł

Karta MultiSport Light
o wartości 61 zł

- Możliwość korzystania z karty **8 razy w miesiącu**

Twój koszt: 30,50 zł

Zapoznaj się z regulaminem i dokonaj rejestracji - wejdź na:
www.strabag.pl/multisport

Masz pytanie - napisz: multisport@strabag.com